महाराष्ट्राचे इलेक्ट्रीक व्हेईकल प्रोत्साहन धोरण-२०१८

महाराष्ट्र शासन

उद्योग, ऊर्जा व कामगार विभाग,

शासन निर्णय क्र. विवाधो-२०१७/ प्र.क्र.१८८/उद्योग-२

मादाम कामा रोड, हुतात्मा राजगुरु चौक,
मंत्रालय, मुंबई - ४०० ०३२.
दिनांक :- १४ फेब्रुवारी, २०१८.

प्रस्तावना :-

इलेक्ट्रीक व्हेईकल तंत्रज्ञान हे यापुढील कालावधीतील जागतिक स्तरावर दळणवळणाच्या क्षेत्रातील आमूलाग्र बदल घडवून आणणारी बाब आहे. इलेकट्रीक व्हेईकलमुळे जागतिक स्तरावर व देशांतर्गत पेट्रोलियम पदार्थावरील अवलिंबत्व कमी होईल, पर्यायाने कार्बन डाय ऑक्साईडचे उत्सर्जन कमी झाल्यास प्रदूषण कमी होण्यास मदत होणार आहे. याशिवाय पर्यावरण पूरक स्वस्त इंधन खर्च, तसेच वाहनांची देखभाल कमी होणे इत्यादीबाबत मदत होणार आहे. संयुक्त राष्ट्र संघटना (युनो) चा सन २०३० पर्यंत इलेकट्रीक व्हेईकलला उत्तेजन देण्याचा उद्देश आहे. यासाठी भारत सरकारने सन २०३० पर्यंत “इलेक्ट्रीक व्हेईकल नेशन” घडविण्याचे योजिले आहे.

२. “नॅशनल इलेक्ट्रीक मोबिलीटी प्लॅन” (NEMMP) अंतर्गत भारत सरकाने सन २०२० पर्यंत ६० लाख इलेक्ट्रीक व हायब्रीड व्हेईकल रस्त्यावर उतरविण्याचा मानस ठेवला आहे. यासाठी Faster Adoption & Manufacturing of (Hybrid) & Electric Vehicles (FAME) ही योजना केंद्र शासनाने सुरु केली आहे. जेणेकरुन १२० दशलक्ष बॅरल इंधन बचतीचे व ४० लाख टन कार्बन डाय ऑक्साइड उत्सर्जन कमी करण्याचे उद्दिष्ट ठेवले आहे. या योजनेत तंत्रज्ञान विकास, मागणीत वाढ, पथदर्शी प्रकल्प व Charging सुविधा हे घटक समाविष्ट आहेत. ही योजना सन २०२० पर्यंत राबविण्याचे केंद्र शासनाने ठरविले असून प्रथम टप्प्यात एप्रिल-२०१५ ते मार्च-२०१७ या कालावधीसाठी रु.७९५ कोटी नियतव्यय ठेवला होता.

३. इलेक्ट्रीक व्हेईकल व तद्अनुषंगीक इतर घटक हे नवे उभरते क्षेत्र असून या क्षेत्रातील दडलेल्या सामर्थ्याचा लाभ घेऊन राज्यात मोठया प्रमाणात गुंतवणूक आणणे तसेच कुशल व अकुशल क्षेत्रात रोजगार निर्मिती करणे तसेच प्रस्तूत इलेक्ट्रीक व्हेईकलचा पर्यावरणपूरक उद्योग बिजांकुरित करण्यासाठी नियमित प्रोत्साहनाशिवाय वरीलप्रमाणे अधिकची प्रोत्साहने देण्याच्या उद्देशाने राज्याचे स्वतंत्र इलेक्ट्रीक व्हेईकल धोरण असणे आवश्यक आहे.

४. महाराष्ट्र राज्य हे उत्पादन क्षेत्रासाठी सहाय्यभूत ठरणाऱ्या योजना आखणारे अग्रेसर असे राज्य आहे. उत्पादन क्षेत्र हे राज्याची आर्थिक उन्नती घडविणेसाठी चालना देणारे प्रमूख साधन आहे, ही बाब राज्य शासनाने अधोरेखित केलेली आहे. राज्यामध्ये उद्योगांसाठी प्रस्थापित असलेल्या पोषक परिस्थितीचा फायदा घेवून त्याआधारे इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्रामध्ये राज्यात गुंतवणूक आकर्षित करण्यासाठी राज्यशासन प्रयत्नशिल आहे.

५. राज्याच्या औद्योगिक क्षेत्रासंदर्भातील धोरणे राबवितांना आलेला अनुभव आणि वाहन उत्पादन क्षेत्रात होत असलेल्या जागतिक तसेच देशांतर्गत उत्पादनाच्या बाबतील अलीकडील बदलांना सामोरे

जाण्यासाठी, नवीन इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्र उत्पादनासाठी धोरणाची तातडीची गरज आहे. तसेच इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्रांच्या उत्पादनांच्या विकासात येत असलेल्या अडचणी, त्यावर करावयाच्या उपाययोजना, नविन धोरणात विचारात घ्यावयाची क्षेत्रे व त्यासाठी लागणाऱ्या पायाभूत सुविधा या बाबीही हे धोरण तयार करताना विचारात घेण्यात आल्या आहेत.

६. इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्र उत्पादन धोरणाची आखणी करताना, इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्र उत्पादन क्षेत्रातील विविध उत्पादकांशी चर्चा करण्यात आली. सदर चर्चेच्या निष्कर्षाच्या आधारे आणि या क्षेत्रातील उत्पादक, इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्रातील तज्ञ प्रतिनिधी, कंपन्यांचे संचालक, उद्योगाचे प्रतिनिधी, इतर संबंधित संस्था यांच्याशी विस्तृत चर्चा करण्यात आली. यापूर्वीची राज्याच्या औद्योगिक क्षेत्रासंदर्भातील धोरणे राबवितांना आलेल्या अनुभवांच्या आधारे, प्रस्तुत धोरणाचा मसुदा तयार करण्यात आला आहे. सदर धोरणास मान्यता देण्याची बाब शासनाच्या विचाराधीन होती.

शासन निर्णय :-

महाराष्ट्र राज्य हे जागतिक स्तरावर इलेक्ट्रीक व्हेईकल व त्यांच्या सुट्या भागांचे उत्पादन आणि जास्तीत जास्त इलेक्ट्रीक व्हेईकल वापर करणारे स्पर्धात्मक राज्य बनविणे, जागतिक स्तरावरील गुंतवणूकदारांकरीता सर्वाधिक पसंतीच्या ठिकाणामध्ये महाराष्ट्राचा समावेशक करणे. तसेच प्रवर्तन नितीद्वारे स्पर्धात्मक आणि शाश्वत गुंतवणूकीस योग्य वातारवण असेलेले राज्य म्हणून विकसित करुन महाराष्ट्राला सर्वाधिक पसंतीचे आर्थिक आकर्षणाचे केंद्र बनविणे तसेच इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्रामधील सुक्ष्म, लघू व मध्यम उद्योग (MSMEs) यांना जागतिक स्पर्धात्मक वातावरणासाठी सक्षम करण्याच्या दृष्टीकोनातून सोबत जोडल्याप्रमाणे <u>महाराष्ट्राचे इलेक्ट्रीक व्हेईकल उत्पादन धोरण-२०१८</u> या शासन निर्णयान्वये पुढीलप्रमाणे जाहीर करण्यात येत आहे.

२. **धोरणाचा उद्देश :-**

अ) इलेक्ट्रीक व्हेईकल उत्पादन व वापरामध्ये महाराष्ट्र राज्याचे स्थान अग्रेसर ठेवणे.

ब) नवरोजगाराच्या संधी निर्माण करणे.

क) इलेक्ट्रीक व्हेईकलच्या निर्यातीस प्रोत्साहन देणे, सुटे भाग, बॅटरी आणि चार्जींग उपकरणास प्रोत्साहन देणे.

ड) इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्रामध्ये संशोधन व विकास, नवनिर्मिती आणि कौशल्य विकासास प्रोत्साहन देणे.

इ) शाश्वत परिवहन पध्दती विकसित करणे.

३. **धोरणाचे लक्षांक :-**

अ) महाराष्ट्रामध्ये नोंदणीकृत इलेक्ट्रीक व्हेईकलची संख्या ५ लाखापर्यंत वाढविणे.

ब) राज्यामध्ये इलेक्ट्रीक व्हेईकल, इलेक्ट्रीक व्हेईकल उत्पादन आणि त्यांच्या सुटे भागाचे उत्पादन, बॅटरी उत्पादन / एकत्रिकरण उपक्रम (assembly enterprises) आणि चार्जींगच्या मुलभूत सुविधा उपकरणाचे उत्पादन यामध्ये रु.२५,००० कोटीची गुंतवणूक निर्माण करणे.

क) १,००,००० मनुष्यबळासाठी रोजगार निर्मिती करणे.

४. धोरणांची कार्यतंत्रे :-

i) इलेक्ट्रीक व्हेईकल तंत्रज्ञानाच्या वापरास प्रोत्साहन :-

वित्तीय आणि बिगर वित्तीय प्रोत्साहन प्रदान करुन इलेक्ट्रीक व्हेईकलची व्यवहार्यता वाढविणे.

ii) इलेक्ट्रीक व्हेईकलच्या चार्जींगसाठी समर्पित पायाभूत सुविधांचा निर्मितीचा विकास :-

या क्षेत्रातील गुंतवणूकीवर अनुदान देणे.

iii) संशोधन व विकास तसेच नवनिर्मिती केंद्राचा विकास करणे :-

राज्यात संशोधन आणि विकास केंद्र तसेच नवनिर्मित केंद्र स्थापन करण्यास सहाय्य करणे. तसेच "सेंटर ऑफ एक्सलेन्स" स्थापन करण्यास प्रोत्साहन देणे.

५. व्याख्या :-

या धोरणाच्या संदर्भात इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्रामध्ये इलेक्ट्रीक व्हेईकल, सुटे भागाचे उत्पादन, बॅटरी उत्पादन / एकत्रिकरण (assembling) चार्जींग मुलभूत सुविधा, चार्जींग उपकरणे उत्पादन या खालील व्याख्या पूर्णत: तांत्रिक बाबी असल्याने इंग्रजी मध्ये त्याचा अन्वयार्थ लावण्यात येईल.

i) Electric vehicle (EV):

An electric vehicle or EV uses energy stored in its rechargeable batteries, which are recharged by common household electricity. An electric vehicle (EV) uses one or more electric motors for propulsion. Depending on the type of vehicle, motion may be provided by wheels or propellers driven by rotary motors, or in the case of tracked vehicles, by linear motors. EV include industrial fork-lift trucks, electric carts, electric scooters, electric motorcycles, electric three wheelers, full-size electric cars, trucks, vans, buses and other electric vehicles.

OR

As per Government of India Notification dated १६.०९.२००५ under Central Motor Vehicle Rule १९८९ Rule no. २(u) "Battery Operated Vehicle" means a vehicle adapted for use upon roads and powered exclusively by an electric motor whose traction energy is supplied exclusively by traction battery installed in the vehicle.

ii) EV Components:

Major components of EV include motor controller, electric engine (motor), regenerative braking, drive system and related parts/assemblies.

iii) **EV Battery:**

An electric-vehicle battery (EVB) or traction battery is a battery used to power the propulsion of battery electric vehicles (BEVs). Vehicle batteries are usually a secondary (rechargeable) battery. EV battery will not include Lead-acid batteries.

iv) **EV Battery Components:**

Battery pack designs for Electric Vehicles (EVs) incorporate a combination of several mechanical and electrical component systems which perform the basic required functions of the pack. Battery pack consists of many discrete cells connected in series and parallel to achieve the total voltage and current requirements of the pack. A battery comprises of smaller stacks called modules, which are placed into a single pack. Modules also incorporate cooling mechanisms, temperature monitors, other devices and Battery Management System (BMS).

v) **EV Charging Station & Equipment:**

An electric vehicle fast charging station (Charging time under १ hour) also called EV charging station, electric recharging point, charging point, charge point and EVSE (electric vehicle supply equipment), is an element in an infrastructure that supplies electric energy for the recharging of electric vehicles. The charging stations equipment shall include charging posts, charging cabinets, fully automated charging stations integrated with power distribution equipment etc.

vi) **EV Charging Infrastructure:**

The policy envisages four type of charging facilities, viz.

a) Domestic user facility (individual)
b) Public charging facility (government facilities, bus depots, railway stations, fuel stations etc.)
c) Common charging facility (malls, residential building, educational institutions etc.)
d) Commercial charging facility (roadside, fuel stations etc.)

vii) **Pioneer units:**

Pioneer unit shall mean first two Mega projects in the State setup for manufacturing of EV, EV components & batteries. One Pioneer unit in EV/EV components & one in battery manufacturing sector will be considered separately in each category.

viii) **Mega EV Enterprises :**

a) Mega EV enterprise for A & B areas (as classified under Package scheme of Incentives in force) is a manufacturing enterprise defined in para ४(i), ४(ii), ४(iii) and ४(iv) above where fixed capital investment (FCI) on manufacturing facility is more than Rs. २५० crore or which creates direct employment for at least ५०० persons.

b) Mega EV enterprise for C, D & D+ areas is a manufacturing enterprise where fixed capital investment (FCI) on manufacturing facility is minimum of Rs. १०० crore or which creates direct employment for at least २५० persons.

c) Ultra mega EV enterprises, is a manufacturing enterprise where fixed capital investment on manufacturing across state is १५०० crore which generates ३००० employment.

ix) **Large EV Enterprises:**

Large EV enterprise is an industrial enterprise where fixed capital investment (FCI) on plant and machinery for the manufacturing facility is fromRs. १० crore to Mega project qualifying limit.

x) **MSME EV Enterprises:**

Definition of Micro, Small and Medium EV Enterprises shall be as defined in the MSMED Act २००६ of Government of India.

६. **प्रोत्साहने :-**

अ) इलेक्ट्रीक व्हेईकल उत्पादक, इलेक्ट्रीक व्हेईकल सुटे भाग उत्पादक व इलेक्ट्रीक व्हेईकल बॅटरी उत्पादक / एकत्रिकरण उपक्रम (assembly enterprises), इलेक्ट्रीक बॅटरी चार्जर

उत्पादक. यांना खालील प्रोत्साहने अनुज्ञेय राहतील. ही प्रोत्साहने केंद्र शासनाच्या योजने शिवाय अधिकची असतील. (Over & above GOI Scheme)

१) प्रणेता उद्योगास विशाल, अतिविशाल उद्योग यांना द्यावयाची प्रोत्साहने :-

प्रणेता उद्योगास, विशाल व अतिविशाल इलेक्ट्रीक व्हेईकल उद्योगांना एकत्रित सामुहिक प्रोत्साहने 'Template' प्रमाणे राहतील. सदर एकत्रित प्रोत्साहने कालपरतवे व प्रकरणपरतवे विशाल / अतिविशाल प्रकल्पांसाठी गठीत उच्चाधिकार समितीच्या अभिप्रायाने मा.मंत्री मंडळ उपसमितीच्या मान्यतेने बदल करण्याचे अधिकार राहतील.

२) सुक्ष्म, लघू व मध्यम प्रकल्पांसाठी तसेच मोठया प्रकल्पांसाठी प्रोत्साहने.

संपूर्ण राज्यात, इलेकट्रिक व्हेईकल धोरण २०१८-अंतर्गत उत्पादन करणाऱ्या सुक्ष्म, लघु व मध्यम उपक्रम आणि मोठे घटकांना प्रचलित सामुहिक प्रोत्साहन योजनेप्रमाणे प्रोत्साहने अनुज्ञेय असतील .

“अ” आणि “ब” प्रवर्गातील (सामुहिक प्रोत्साहन योजनेमध्ये व्याख्या केल्यानुसार) पात्र घटकांना प्रोत्साहने “क” प्रवर्गा प्रमाणे अनुज्ञेय असतील. इतर प्रवर्गातील घटकांना एक टप्पा वरची प्रोत्साहने अनुज्ञेय असतील. (उदा. “ड” प्रवर्गातील पात्र घटकांना “डी+” प्रवर्गाप्रमाणे प्रोत्साहने अनुज्ञेय असतील)

ब) इलेक्ट्रीक व्हेईकल (EV) चार्जीगसाठी प्रोत्साहने व सहाय्य.

१) राज्य भरात इलेक्ट्रीक व्हेईकल चार्ज करण्यासाठी लागणाऱ्या वीजेसाठी (Electric Power) "EV चार्जिंग स्टेशन" ज्या ठिकाणी स्थापित केले जाईल, त्या ठिकाणी लागू असलेला दर लागू होईल. (उदा. EV चार्जिंग स्टेशन मॉल मध्ये असेल तर मॉल साठी लागू असलेला दर लागू होईल, औद्योगिक क्षेत्रात असेल तर औद्योगिक दर लागू होईल व निवासी क्षेत्रात असेल तर निवासी दर लागू होईल.)

२) पार्कींग क्षेत्र, निवासी क्षेत्र, सोसायट्या, बस डेपो, रेल्वे स्टेशन आणि इंधन पंप इत्यादी ठिकाणी सार्वजनिक चार्जींग पाईंटला परवानगी देण्यात येईल. चार्जिंग पॉईंट स्थापित करण्याची मागणी प्राप्त झाल्यानंतर संबंधित नियोजन प्राधिकरण व वीज पुरवठा करणारी यंत्रणा १५ दिवसात परवानगी देईल. १५ दिवसात परवानगी न मिळाल्यास, ती मिळाल्याचे गृहीत धरले जाईल.

३) सर्व स्थानिक स्वराज्य संस्था व विशेष नियोजन प्राधिकरण यांच्या विकास नियंत्रण नियमावली (DCR) मध्ये अनुरुप सुधारणा करुन मॉल मधील पार्कींग क्षेत्रामध्ये व निवासी मालमत्तांमध्ये व पार्कींग क्षेत्रामध्ये सार्वजनिक चार्जींग सुविधा उभारण्यास परवानगी देण्यात येईल.

४) अग्नि सुरक्षा व इतर अन्य सुरक्षततेच्या अधीन राहून संबंधित नियोजन प्राधिकरणाच्या प्रचलित नियम/कायद्यातील तरतूदीनुसार त्यांचे मान्यतेने अस्तित्वातील पेट्रोल पंपाच्या ठिकाणी चार्जींग स्टेशन उभे करण्याची मुभा असेल.

५) दूचाकी, तीन चाकी, कार आणि बसेस साठीच्या विद्युत वाहन सार्वजनिक जलद चार्जींग केंद्रांच्या उपकरणे / यंत्रे यामधील गुंतवणूकीच्या २५ टक्के भांडवली अनुदान (यासाठी प्रती चार्जींग स्टेशनला रु.१० लक्ष इतकी कमाल मर्यादा असेल) पहिल्या २५० चार्जींग केंद्रांना देण्यात येईल.

६) आवश्यक त्या सार्वजनिक बस स्थानकांवर Robotic Battery Swapping Arm ची व्यवस्था निर्माण करण्यात येईल.

क) इलेक्ट्रीक व्हेईकल खरेदीदारांसाठी प्रोत्साहन आणि तरतुदी :

१. केवळ बॅटरी इलेक्ट्रिक व्हेइकल (बीईव्ही) साठी प्रोत्साहन.

२. राज्य शासनाकडून इलेक्ट्रीक व्हेईकलच्या वापरास प्रोत्साहन देणेसाठी मुंबई, पुणे, औरंगाबाद, ठाणे, नागपूर आणि नाशिक या सहा शहरांत सार्वजनिक वाहतुकीमध्ये इलेक्ट्रीक व्हेईकलचा वापर प्रथम करण्यात येईल.

३. राज्यात नोंदणी झालेल्या इलेक्ट्रीक व्हेईकलच्या पहिल्या १,००० खाजगी सार्वजनिक बस वाहतुक खरेदीदार यांना पाच वर्षांच्या धोरण कालावधीसाठी अनुदान प्राप्त होईल.

४. राज्यात नोंदणी झालेल्या प्रवासी बसेससाठी खाजगी / सार्वजनिक बस वाहतूक खरेदीदार यांना वाहनाच्या मुळ किंमतीच्या १० टक्के अनुदान (जास्तीत जास्त २० लाखांच्या कमाल मर्यादेत) प्रति वाहन अनुदान देण्यात येईल. वाहन खरेदी तारखेपासून ३ महिन्यात अनुदान खरेदीदाराच्या बँकखात्यात हस्तांतरीत केले जाईल.

५. राज्यात नोंदणी झालेल्या पहिल्या १,००,००० इलेक्ट्रीक व्हेईकलना (दूचाकी वाहने - ७०,०००, तीन चाकी वाहने - २०,००० आणि चार चाकी वाहने -१०,०००) खाजगी वाहतूक आणि वैयक्तिक खरेदीदारांना ५ वर्षांच्या धोरणाच्या वैधतेच्या कालावधीत “अंतिम वापरकर्ता अनुदान” मिळेल.

६. राज्यात नोंदणी झालेल्या इलेक्ट्रीक व्हेईकलच्या खरेदीवर खाजगी वाहतुकदारास व वैयक्तीक खरेदीदार यांना वाहनांच्या मुळ किंमतीवर १५ टक्के अनुदान मिळेल (दुचाकी साठी ५,००० रुपये कमाल मर्यादेत, तीन चाकी वाहनांसाठी १२,००० रुपये कमाल मर्यादेत, कारसाठी १ लाख रुपये कमाल मर्यादेत). वाहन खरेदी तारखेपासून ३ महिन्यात अनुदान खरेदीदाराच्या बँक खात्यात हस्तांतरीत केले जाईल.

७. रस्ते कर आणि नोंदणी शुल्कातून इलेक्ट्रीक व्हेईकल्सना माफी दिली जाईल.

ड) इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्रातील संशोधन व विकास, नवीन उपक्रम आणि कौशल्य विकासाचा प्रचार

१) उच्चाधिकार समितीच्या मान्यतेने या क्षेत्रातील व्यवहार्यता आणि अन्य तपशिलांचे मूल्यांकन केल्यावर, उत्कृष्टता आणि संशोधन आणि विकास केंद्र, प्रयोगशाळा आणि सेंटर ऑफ एक्सलन्ससह इतर रोजगाराभिमुख केंद्रांची स्थापना करण्यासाठी प्रस्ताव तयार केला जाईल.

२) महाराष्ट्र राज्य तंत्रशिक्षण मंडळ (MSBTE) आणि महाराष्ट्र राज्य कौशल्य विकास सोसायटी (MSSDS) इतर प्रशिक्षण संस्था या विषयावर आधारित प्रमाणपत्र (Certification) कोर्सेस आणि प्लेसमेंट कार्यक्रम उभारतील. राष्ट्रीय ऑटोमोटिव्ह बोर्ड (NAB) आणि इतर संघटनांच्या सहकार्याने या क्षेत्रातील कुशल मनुष्यबळ उपलब्ध करुन देणेसाठी आवश्यक उपाय योजना MSBTE व MSSDS करतील. त्यानुसार आवश्यकतांवर आधारित, गुणवत्ता आधारित, परिभाषित प्रमाणपत्र कोर्सेस आणि प्लेसमेंट प्रक्रियेंची सुरुवात केली जाईल जेणेकरुन इलेक्ट्रीक व्हेईकल उद्योगासाठी योग्य प्रशिक्षित मनुष्यबळ निर्माण होईल.

७. धोरण अंमलबजावणीसाठी व्यवस्थापनाची चौकट :

उच्चधिकार समितीचे गठण:- राज्यस्तरावर या धोरणाच्या अंमलबजावणीचे संनियंत्रण करणे आणि आवश्यकतेनुसार कार्यपध्दती व नियमावली तयार करण्यासाठी एक उच्चाधिकार समिती गठण करण्यात येईल. सदर उच्चाधिकार समितीची रचना पुढील प्रमाणे असेल.

१) मुख्य सचिव - अध्यक्ष
२) अतिरिक्त मुख्य सचिव (उद्योग)- सदस्य
३) अतिरिक्त मुख्य सचिव (वित्त) - सदस्य
४) प्रधान सचिव (नवि-१) - सदस्य
५) प्रधान सचिव (नियोजन) - सदस्य
६) प्रधान सचिव (कौशल्य विकास) - सदस्य
७) प्रधान सचिव (ऊर्जा) - सदस्य
८) प्रधान सचिव (नवि-२) - सदस्य
९) प्रधान सचिव (परिवहन) - सदस्य
१०) आयुक्त, बृहनमुंबई महानगरपालिका - सदस्य
११) राज्यातील इलेक्ट्रीक व्हेकल उद्योगाचे दोन प्रतिनिधी
१२) विकास आयुक्त (उद्योग) - सदस्य सचिव

टिप :- उच्चाधिकार समिती कामकाजाच्या आवश्यकतेनुसार अन्य विभाग / संघटना / असोसिएशन अथवा व्यक्तीला बैठकीसाठी आमंत्रण देऊ शकते.

८. उच्चाधिकार समितीची सनद :

१) प्रस्तूत धोरणाच्या अनुषंगाने विविध विभागाचे शासन निर्णय / अधिसूचना /अधिनियमात सुधारणा इत्यादी बाबी विहित कालावधीत निर्गमित करण्याबाबत देखरेख व संनियंत्रण.

२) प्रस्तूत धोरणाच्या अनुषंगाने विविध विभागाचे कार्यान्वयन आदेश निर्गमित करणे व धोरणाच्या प्रभावी अंमलबजावणीसाठी विहीत कालावधी मध्ये उपाय योजना करणे.

३) धोरणाच्या अंमलबजावणी संदर्भात आंतरविभागीय समन्वय साधून समस्यांचा निपटारा करणे.

४) धोरणातील नमूद इलेक्ट्रीक व्हेईकल, इलेक्ट्रीक व्हेईकल सुटे भाग, चार्जींग स्टेशन व अन्य व्याख्यांच्या अन्वयार्थ लावणे त्यांचे पुर्नविलोकन करणे व आवश्यकतेनुरुप सुधारणा करणे.

५) या धोरणातील बेस्ट प्रॅक्टीसेसचा आढावा घेणे.

६) प्रस्तूत धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी उच्चाधिकार समिती दर ६ महिण्यांनी आढावा घेईल तसेच धोरणाच्या प्रभावी अंमलबजावणीसाठी धोरणात आवश्यक सुधारणा व अन्य उपाय योजना करेल.

९. धोरणाची वैधता :-

सदरचे धोरण शासन निर्णय निर्गमित झाल्यापासून पाच वर्षाकरीता वैध राहील .

१०. या शासन निर्णयानुसार सर्व संबंधीत विभागांनी परिशिष्ट-१ मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे त्यांचेशी संबंधित विषयाबाबत आवश्यक ते आदेश/अधिसुचना त्वरीत निर्गमित कराव्यात.

११. सदर शासन निर्णय महाराष्ट्र शासनाच्या संकेत स्थळावर www.maharashtra.gov.in येथे उपलब्ध असून त्याचा संगणक संकेतांक २०१८०२१४१८०७१८९८१० आहे. सदर शासन निर्णय डिजीटल स्वाक्षरीने साक्षांकित करुन काढण्यात येत आहे.

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नावाने.

Sanjay Shamkant Degaonkar

Digitally signed by Sanjay Shamkant Degaonkar
DN: c=IN, o=Industry, Energy and Labour Department, ou=Government Of Maharashtra, postalCode=400032, st=Maharashtra, 2.5.4.20=de0a2ca7914a3c02f24aa23655f609f41f2d36b0ec57da4c71f19aaf08230a79, serialNumber=56cf8c8577584adc42f070185c585c41084cc34f6683553d21ccacbfa33d4d1f, cn=Sanjay Shamkant Degaonkar
Date: 2018.02.15 15:47:38 +05'30'

(संजय देगांवकर)

सह सचिव (उद्योग), महाराष्ट्र शासन.

प्रति,

१. मा.राज्यपालांचे प्रधान सचिव.

२. मा.मुख्यमंत्री यांचे प्रधान सचिव.
३. मा.मंत्री (उद्योग) यांचे खाजगी सचिव.
४. मा.राज्यमंत्री (उद्योग) यांचे खाजगी सचिव.
५. मा.मंत्री) सर्व (व मा. राज्यमंत्री (सर्व) यांचे खाजगी सचिव.
६. मा. विरोधी पक्ष नेता, महाराष्ट्र विधानसभा यांचे खाजगी सचिव, महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, विधानभवन, मुंबई.
७. मा. विरोधी पक्ष नेता, महाराष्ट्र विधानपरिषद यांचे खाजगी सचिव, महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, विधानभवन, मुंबई.
८. मा. मुख्य सचिव.
९. अपर मुख्य सचिव (वित्त), वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१०. प्रधान सचिव (ऊर्जा), उद्योग, ऊर्जा व कामगार विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
११. प्रधान सचिव, नियोजन विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१२. प्रधान सचिव (नवि-१) नगर विकास विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१३. प्रधान सचिव (महसूल), महसूल व वन विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१४. प्रधान सचिव, कौशल्य विकास व उद्योजकता विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१५. प्रधान सचिव (परिवहन), गृह विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१६. प्रधान सचिव (नवि-१), नगर विकास विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१७. सचिव, पर्यावरण विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१८. विकास आयुक्त (उद्योग), उद्योग संचालनालय, मंत्रालयासमोर, मुंबई.
१९. मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ, अंधेरी (पूर्व), मुंबई.
२०. महानगरपालिका आयुक्त, महानगर पालिका (सर्व)
२१. अध्यक्ष, महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनी लि. (MSEDCL), मुंबई.
२२. व्यवस्थापकीय संचालक, सिडको, मुंबई.
२३. विभागीय आयुक्त, पुणे/नाशिक/नागपूर/औरंगाबाद/अमरावती/मुंबई.
२४. सर्व जिल्हाधिकारी, सर्व जिल्हे.
२५. महानिरीक्षक, नोंदणी व नियंत्रक, मुद्रांक शुल्क, पुणे.
२६. निमंत्रक, उद्योग मित्र, मुंबई.
२७. अतिरिक्त उद्योग संचालक, उद्योग संचालनालय, मुंबई.
२८. उप महानिरीक्षक, मुंद्रांक शुल्क, मुंबई.
२९. उद्योग विभागातील सर्व सहसचिव/उपसचिव/कक्ष अधिकारी.
३०. मुख्य सचिव यांचे वरिष्ठ स्वीय सहाय्यक, मंत्रालय, मुंबई.
३४. अपर मुख्य सचिव (उद्योग) यांचे स्वीय सहाय्यक, उद्योग, ऊर्जा व कामगार विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
३५. सह सचिव (उद्योग-२) यांचे स्वीय सहाय्यक, उद्योग, ऊर्जा व कामगार विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
३६. निवड नस्ती (उद्योग-२).

परिशिष्ट-१

शासन निर्णय क्रमांक विवाधो-२०१७/ प्र.क्र.१८८/उद्योग-२, दिनांक : १४ फेब्रुवारी २०१८ सोबतचे विवरणपत्र

अ.क्र.	सोबतच्या शासन निर्णयातील परिच्छेद क्रमांक	कार्यवाही विषय	कार्यवाही अपेक्षित संबंधित विभागाचे नाव
१.	६ -ब (१)	चार्जिंगसाठी वीज दर आकारणी	उर्जा विभाग
२.	६-ब (२) ६-ब (३)	सार्वजनिक चार्जिंग पॉईटला परवानगी विकास नियंत्रण नियमावलीत सुधारणा	नगर विकास विभाग (नवि-१)
३.	६-ब (४)	पेट्रोल पंपाचे ठिकाणी चार्जिंग पॉईटला मुभा	नगर विकास विभाग (नवि-२)
४.	६-क (३) ६-क (४) ६-क (५) ६-क (६)	पहिल्या १००० सार्वजनिक बस वाहतूक खरेदीदारांना अनुदान खाजगी / सार्व. बसेसना अनुदान अंतिम वापरकर्ता अनुदान अनुदान बँक खात्यात	उद्योग संचालनालय
५.	६-क (७)	रस्ते कर व नोंदणी शुल्कातून माफी	गृह (परिवहन) विभाग
६.	६-ड (१) ६-ड (२)	रोजगार केंद्रांची स्थापना प्लेसमेंट कार्यक्रम	कौशल्य विकास व उद्योजकता विभाग

महाराष्ट्राचे इलेक्ट्रीक व्हेईकल प्रोत्साहन धोरण-२०१८

<u>प्रस्तावना-:</u>

इलेक्ट्रीक व्हेईकल तंत्रज्ञान हे यापुढील कालावधीतील जागतिक स्तरावर दळणवळणाच्या क्षेत्रातील आमूलाग्र बदल घडवून आणणारी बाब आहे. इलेक्ट्रीकल व्हेईकलमुळे जागतिक स्तरावर व देशांतर्गत पेट्रोलियम पदार्थावरील अवलिंबत्व कमी होईल पर्यायाने कार्बन डाय ऑक्साईडचे उत्सर्जन कमी झाल्याने होणारे प्रदूषण कमी होण्यास मदत होणार आहे. याशिवाय पर्यावरण पूरक स्वस्त इंधन खर्च, वाहनांची देखभाल कमी होणे इत्यादी बाबत देखील मदत होणार आहे. त्यामुळे जागतिक उद्योग, शासन इत्यादि यांनी इलेक्ट्रीक व्हेईकल हे सुरक्षित, किफायतशीर, पर्यावरण पूरक असल्याचे यशस्वीरित्या दाखवून दिले आहे. युनायटेड नेशनचा २०३० पर्यंत इलेक्ट्रीक व्हेईकलला उत्तेजन देण्याचा उद्देश आहे. यासाठी भारत सरकारने २०३० पर्यंत "इलेक्ट्रीक व्हेईकल नेशन" घडविण्याचे योजिले आहे.

०२. नॅशनल इलेक्ट्रीक मोबिलीटी मिशन प्लॅन) NEMMP (अंतर्गत भारत सरकारने २०२० पर्यंत ६० लाख इलेक्ट्रीक व हायब्रीड वाहने रस्त्यावर उतरविण्याचा मानस ठेवला आहे . यासाठी Faster Adoption & Manufacturing of (Hybrid) & Electric Vehicles (FAME) ची योजना केंद्र शासनाने सुरु केली आहे. जेणेकरुन १२०दशलक्ष बॅरल इंधनाची बचत व ४०लाख टन कार्बन डाय ऑक्साइड उत्सर्जन कमी करण्याचे उद्दिष्ट साध्य केल्यास ,एकंदरीत वाहनांमुळे होणारे प्रदुषणाची मात्रा सन २०२० पर्यंत१ . ३% नी कमी होईल. या योजनेत तंत्रज्ञान विकास , मागणीत वाढ ,पथदर्शी प्रकल्प व चार्जींग सुविधा हे घटक समाविष्ट आहेत .ही योजना सन २०२०पर्यंत राबविण्याचे केंद्र शासनाने ठरविले असून प्रथम टप्प्यात एप्रिल २०१५ ते मार्च २०१७ या कालावधीसाठी रु .७९५ कोटी नियतव्यय ठेवला होता.

०३. इलेक्ट्रीक व्हेईकल व तद्अनुषंगीक इतर घटक हे नवे उभरते क्षेत्र असून या क्षेत्रातील दडलेल्या सामर्थ्याचा लाभ घेऊन राज्यात मोठया प्रमाणात गुंतवणूक आणणे तसेच कुशल व अकुशल क्षेत्रात रोजगार निर्मिती करणे या उद्देशाने राज्याचे स्वतंत्र इलेक्ट्रीक व्हेईकल धोरण असणे आवश्यक आहे.

उपरोक्त प्रमाणे राज्याच्या स्वतंत्र इलेक्ट्रीक व्हेईकल धोरणाची आवश्यकता विचारात घेऊन राज्याचे स्वतंत्र **<u>महाराष्ट्र इलेक्ट्रीक व्हेईकल प्रोत्साहन धोरण-२०१८</u>** तयार करण्यात आले आहे .

२) दृष्टीक्षेप, अभियान, उदिष्ट व लक्षांक :-

i) **दृष्टीक्षेप :-** महाराष्ट्र राज्य हे जागतिक स्तरावर इलेक्ट्रीक व्हेईकल, सुटे भाग उत्पादन आणि जास्तीत जास्त इलेक्ट्रीक व्हेईकल वापर करणारे स्पर्धात्मक राज्य बनविणे.

ii) **अभियान :-** जागतिक स्तरावरील गूंतवणूकदारांकरीता सर्वाधिक पसंतीच्या ठिकाणामध्ये महाराष्ट्राचा समावेश करणे. तसेच प्रवर्तन नितीद्वारे स्पर्धात्मक आणि शाश्वत गुंतवणूकीस योग्य वातावरण असलेले राज्य म्हणून विकसित करुन महाराष्ट्राला सर्वाधिक पसंतीचे आर्थिक आकर्षणाचे केंद्र बनविणे.

iii) धोरणाचा उद्देश :-

अ) इलेक्ट्रीक व्हेईकल उत्पादन व वापरामध्ये महाराष्ट्र राज्याचे स्थान अग्रेसर ठेवणे.

ब) नवरोजगाराच्या संधी निर्माण करणे.

क) इलेक्ट्रीक व्हेईकलच्या निर्यातीस प्रोत्साहन देणे, सुटे भाग, बॅटरी आणि चार्जींग उपकरणास प्रोत्साहन देणे.

ड) इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्रामध्ये संशोधन व विकास, नवनिर्मिती आणि कौशल्य विकासास प्रोत्साहन देणे.

इ) शाश्वत परिवहन पध्दती विकसित करणे.

iv) **धोरणाचे लक्षांक :-**

अ) महाराष्ट्रामध्ये नोंदणीकृत इलेक्ट्रीक व्हेईकलची संख्या ५ लाखापर्यंत वाढविणे.

ब) राज्यामध्ये इलेक्ट्रीक व्हेईकल, इलेक्ट्रीक व्हेईकल उत्पादन आणि त्यांच्या सुटे भागाचे उत्पादन, बॅटरी उत्पादन / एकत्रिकरण उपक्रम (assembly enterprises) आणि चार्जींगच्या मुलभूत सुविधा उपकरणाचे उत्पादन यामध्ये रु.२५,००० कोटीची गुंतवणूक निर्माण करणे.

क) १,००,००० मनुष्यबळासाठी रोजगार निर्मिती करणे.

३) धोरणांची कार्यतंत्रे :-

i) इलेक्ट्रीक व्हेईकल तंत्रज्ञानाच्या वापरास प्रोत्साहन :-

वित्तीय आणि बिगर वित्तीय प्रोत्साहन प्रदान करुन इलेक्ट्रीक व्हेईकलची व्यवहार्यता वाढविणे.

ii) इलेक्ट्रीक व्हेईकलच्या चार्जींगसाठी समर्पित पायाभूत सुविधांचा निर्मितीचा विकास :-

या क्षेत्रातील गुंतवणूकीवर अनुदान देणे.

iii) संशोधन व विकास तसेच नवनिर्मिती केंद्राचा विकास करणे :-

राज्यात संशोधन आणि विकास केंद्र तसेच नवनिर्मित केंद्र स्थापन करण्यास सहाय्य करणे. तसेच “सेंटर ऑफ एक्सलेन्स” स्थापन करण्यास प्रोत्साहन देणे.

४) व्याख्या :-

या धोरणाच्या संदर्भात इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्रामध्ये इलेक्ट्रीक व्हेईकल, सुटे भागाचे उत्पादन, बॅटरी उत्पादन / एकत्रिकरण (assembling) चार्जींग मुलभूत सुविधा, चार्जींग उपकरणे उत्पादन या खालील अ.क्र.१ ते ५ व्याख्या पूर्णत: तांत्रिक बाबी असल्याने इंग्रजी मध्ये त्याचा अन्वयार्थ लावण्यात येईल.

i) Electric vehicle (EV):

An electric vehicle or EV uses energy stored in its rechargeable batteries, which are recharged by common household electricity. An electric vehicle (EV) uses one or more electric motors for propulsion. Depending on the type of vehicle, motion may be provided by wheels or propellers driven by rotary motors, or in the case of tracked vehicles, by linear motors. EV include industrial fork-lift trucks, electric carts, electric scooters, electric motorcycles, electric three wheelers, full-size electric cars, trucks, vans, buses and other electric vehicles.

OR

As per Government of India Notification dated 16.09.2005 under Central Motor Vehicle Rule 1989 Rule no. 2(u) "Battery Operated Vehicle" means a vehicle adapted for use upon roads and powered exclusively by an electric motor whose traction energy is supplied exclusively by traction battery installed in the vehicle.

ii) EV Components:

Major components of EV include motor controller, electric engine (motor), regenerative braking, drive system and related parts/assemblies.

iii) EV Battery:

An electric-vehicle battery (EVB) or traction battery is a battery used to power the propulsion of battery electric vehicles (BEVs). Vehicle batteries are usually a secondary (rechargeable) battery. EV battery will not include Lead-acid batteries.

iv) EV Battery Components:

Battery pack designs for Electric Vehicles (EVs) incorporate a combination of several mechanical and electrical component systems which perform the basic required functions of the pack. Battery pack consists of many discrete cells connected in series and parallel to achieve the total voltage and current requirements of the pack. A battery comprises of smaller stacks called modules, which are placed into a single pack. Modules also incorporate cooling mechanisms, temperature monitors, other devices and Battery Management System (BMS).

v) EV Charging Station & Equipment:

An electric vehicle fast charging station (Charging time under 1 hour) also called EV charging station, electric recharging point, charging point, charge point and EVSE (electric vehicle supply equipment), is an element in an infrastructure that supplies electric energy for the recharging of electric vehicles. The charging stations equipment shall include charging posts, charging cabinets, fully automated charging stations integrated with power distribution equipment etc.

vi) EV Charging Infrastructure:

The policy envisages four type of charging facilities, viz.

a) Domestic user facility (individual)
b) Public charging facility (government facilities, bus depots, railway stations, fuel stations etc.)
c) Common charging facility (malls, residential building, educational institutions etc.)
d) Commercial charging facility (roadside, fuel stations etc.)

vii) Pioneer units:

Pioneer unit shall mean first two Mega projects in the State setup for manufacturing of EV, EV components & batteries. One Pioneer unit in EV/EV components & one in battery manufacturing sector will be considered separately in each category.

viii) Mega EV Enterprises :

a) Mega EV enterprise for A & B areas (as classified under Package scheme of Incentives in force) is a manufacturing enterprise defined in para 4(i), 4(ii), 4(iii) and 4(iv) above where fixed capital investment (FCI) on manufacturing facility is more than Rs. 250 crore or which creates direct employment for at least 500 persons.

b) Mega EV enterprise for C, D & D+ areas is a manufacturing enterprise where fixed capital investment (FCI) on manufacturing facility is minimum of Rs. 100 crore or which creates direct employment for at least 250 persons.

c) Ultra mega EV enterprises, is a manufacturing enterprise where fixed capital investment on manufacturing across state is 1500 crore which generates 3000 employment.

ix) Large EV Enterprises:

Large EV enterprise is an industrial enterprise where fixed capital investment (FCI) on plant and machinery for the manufacturing facility is from Rs. 10 crore to Mega project qualifying limit.

x) MSME EV Enterprises:

Definition of Micro, Small and Medium EV Enterprises shall be as defined in the MSMED Act 2006 of Government of India.

५) प्रोत्साहने :-

अ) इलेक्ट्रीक व्हेईकल उत्पादक, इलेक्ट्रीक व्हेईकल सुटे भाग उत्पादक व इलेक्ट्रीक व्हेईकल बॅटरी उत्पादक / एकत्रिकरण उपक्रम (assembly enterprises), इलेक्ट्रीक बॅटरी चार्जर उत्पादक यांना खालील प्रोत्साहने अनुज्ञेय राहतील. ही प्रोत्साहने केंद्र शासनाच्या योजने शिवाय अधिकची असतील. (Over & above GOI Scheme)

१) **प्रणेता उद्योगास विशाल, अतिविशाल उद्योग यांना द्यावयाची प्रोत्साहने :-**

प्रणेता उद्योगास, विशाल व अतिविशाल इलेक्ट्रीक व्हेईकल उद्योगांना एकत्रित सामुहिक प्रोत्साहने (Template of Incentive) प्रमाणे राहतील. सदर एकत्रित प्रोत्साहने कालपरत्वे व प्रकरणपरत्वे विशाल / अतिविशाल प्रकल्पांसाठी गठीत उच्चाधिकार समितीच्या अभिप्रायाने मा.मंत्री मंडळ उपसमितीच्या मान्यतेने बदल करण्याचे अधिकार राहतील.

२) **सुक्ष्म, लघू व मध्यम प्रकल्पांसाठी तसेच मोठया प्रकल्पांसाठी प्रोत्साहने**.

संपूर्ण राज्यात, इलेकट्रिक व्हेईकल धोरण-२०१८ अंतर्गत उत्पादन करणाऱ्या सुक्ष्म , लघु व मध्यम उपक्रम आणि मोठे घटकांना प्रचलित सामुहिक प्रोत्साहन योजनेप्रमाणे प्रोत्साहने अनुज्ञेय असतील .

"अ"आणि "ब" प्रवर्गातील (सामुहिक प्रोत्साहन योजनेमध्ये व्याख्या केल्यानुसार) पात्र घटकांना प्रोत्साहने "क" प्रवर्गा प्रमाणे अनुज्ञेय असतील. इतर प्रवर्गातील घटकांना एक टप्पा वरची प्रोत्साहने अनुज्ञेय असतील. (उदा. "ड" प्रवर्गातील पात्र घटकांना "डी+" प्रवर्गाप्रमाणे प्रोत्साहने अनुज्ञेय असतील)

ब) इलेक्ट्रीक व्हेईकल (EV) चार्जींगसाठी प्रोत्साहने व सहाय्य.

१) राज्य भरात इलेक्ट्रीक व्हेईकल चार्ज करण्यासाठी लागणाऱ्या वीजेसाठी (Electric Power) "EV चार्जिंग स्टेशन "ज्या ठिकाणी स्थापित केले जाईल, त्या ठिकाणी लागू असलेला दर लागू होईल) .उदा .EV चार्जिंग स्टेशन मॉल मध्ये असेल तर मॉल साठी लागू असलेला दर लागू होईल, औद्योगिक क्षेत्रात असेल तर औद्योगिक दर लागू होईल व निवासी क्षेत्रात असेल तर निवासी दर लागू होईल(.

२) पार्कींग क्षेत्र, निवासी क्षेत्र, सोसायट्या, बस डेपो, रेल्वे स्टेशन आणि इंधन पंप इत्यादी ठिकाणी सार्वजनिक चार्जींग पाईंटला परवानगी देण्यात येईल. चार्जिंग पॉईंट स्थापित

करण्याची मागणी प्राप्त झाल्यानंतर संबंधित नियोजन प्राधिकरण व वीज पुरवठा करणारी यंत्रणा १५दिवसात परवानगी देईल .१५ दिवसात परवानगी न मिळाल्यास ,ती मिळाल्याचे गृहीत धरले जाईल .

३) सर्व स्थानिक स्वराज्य संस्था व विशेष नियोजन प्राधिकरण यांच्या विकास नियंत्रण नियमावली (DCR) मध्ये अनुरुप सुधारणा करुन मॉल मधील पार्कींग क्षेत्रामध्ये व निवासी मालमत्तांमध्ये व पार्कींग क्षेत्रामध्ये सार्वजनिक चार्जींग सुविधा उभारण्यास परवानगी देण्यात येईल.

४) अग्नि सुरक्षा व इतर अन्य सुरक्षततेच्या अधीन राहून संबंधित नियोजन प्राधिकरणाच्या प्रचलित नियम/कायद्यातील तरतूदीनुसार त्यांचे मान्यतेने अस्तित्वातील पेट्रोल पंपाच्या ठिकाणी चार्जींग स्टेशन उभे करण्याची मुभा असेल.

५) दूचाकी, तीन चाकी, कार आणि बसेस साठीच्या विद्युत वाहन सार्वजनिक जलद चार्जींग केंद्रांच्या उपकरणे / यंत्रे यामधील गुंतवणूकीच्या २५ टक्के भांडवली अनुदान (यासाठी प्रती चार्जींग स्टेशनला रु.१० लक्ष इतकी कमाल मर्यादा असेल) पहिल्या २५० चार्जींग केंद्रांना देण्यात येईल.

६ (आवश्यक त्या सार्वजनिक बस स्थानकांवर Robotic Battery Swapping Arm ची व्यवस्था निर्माण करण्यात येईल.

क) इलेक्ट्रीक व्हेईकल खरेदीदारांसाठी प्रोत्साहन आणि तरतुदी:

१. केवळ बॅटरी इलेक्ट्रिक व्हेइकल (बीईव्ही) साठी प्रोत्साहन.

२. राज्य शासनाकडून इलेक्ट्रीक व्हेईकलच्या वापरास प्रोत्साहन देणेसाठी मुंबई, पुणे, औरंगाबाद, ठाणे, नागपूर आणि नाशिक या सहा शहरांत सार्वजनिक वाहतुकीमध्ये इलेक्ट्रीक व्हेईकलचा वापर प्रथम करण्यात येईल.

३. राज्यात नोंदणी झालेल्या इलेक्ट्रीक व्हेईकलच्या पहिल्या १,००० खाजगी सार्वजनिक बस वाहतुक खरेदीदार यांना पाच वर्षांच्या धोरण कालावधीसाठी अनुदान प्राप्त होईल.

४. राज्यात नोंदणी झालेल्या प्रवासी बसेससाठी खाजगी / सार्वजनिक बस वाहतूक खरेदीदार यांना वाहनाच्या मुळ किंमतीच्या १० टक्के अनुदान (जास्तीत जास्त २० लाखांच्या कमाल मर्यादेत) प्रति वाहन अनुदान देण्यात येईल. वाहन खरेदी तारखेपासून ३ महिन्यात अनुदान खरेदीदाराच्या बँकखात्यात हस्तांतरीत केले जाईल.

५. राज्यात नोंदणी झालेल्या पहिल्या १,००,००० इलेक्ट्रीक व्हेईकलना (दूचाकी वाहने - ७०,०००, तीन चाकी वाहने - २०,००० आणि चार चाकी वाहने -१०,०००) खाजगी वाहतूक आणि वैयक्तिक खरेदीदारांना ५ वर्षांच्या धोरणाच्या वैधतेच्या कालावधीत “अंतिम वापरकर्ता अनुदान” मिळेल.

६. राज्यात नोंदणी झालेल्या इलेक्ट्रीक व्हेईकलच्या खरेदीवर खाजगी वाहतुकदारास व वैयक्तीक खरेदीदार यांना वाहनांच्या मुळ किंमतीवर १५ टक्के अनुदान मिळेल (दुचाकी साठी ५,००० रुपये कमाल मर्यादेत, तीन चाकी वाहनांसाठी १२,००० रुपये कमाल मर्यादेत, कारसाठी १ लाख रुपये कमाल मर्यादेत). वाहन खरेदी तारखेपासून ३ महिन्यात अनुदान खरेदीदाराच्या बँक खात्यात हस्तांतरीत केले जाईल.

७. रस्ते कर आणि नोंदणी शुल्कातून इलेक्ट्रीक व्हेईकल्सना माफी दिली जाईल.

(डी) इलेक्ट्रीक व्हेईकल क्षेत्रातील संशोधन व विकास, नवीन उपक्रम आणि कौशल्य विकासाचा प्रचार:

i) उच्चाधिकार समितीच्या मान्यतेने या क्षेत्रातील व्यवहार्यता आणि अन्य तपशिलांचे मूल्यांकन केल्यावर, उत्कृष्टता आणि संशोधन आणि विकास केंद्र, प्रयोगशाळा आणि सेंटर ऑफ एक्सलन्ससह इतर रोजगाराभिमुख केंद्रांची स्थापना करण्यासाठी प्रस्ताव तयार केला जाईल.

ii) महाराष्ट्र राज्य तंत्रशिक्षण मंडळ (MSBTE), महाराष्ट्र राज्य कौशल्य विकास सोसायटी (MSSDS) आणि इतर प्रशिक्षण संस्था या विषयावर आधारित प्रमाणपत्र (Certification) कोर्सेस आणि प्लेसमेंट कार्यक्रम उभारतील. राष्ट्रीय ऑटोमोटिव्ह बोर्ड (NAB) आणि इतर संघटनांच्या सहकार्याने या क्षेत्रातील कुशल मनुष्यबळ उपलब्ध करुन देणेसाठी आवश्यक उपाय योजना MSBTE व MSSDS करतील. त्यानुसार आवश्यकतांवर आधारित, गुणवत्ता आधारित, परिभाषित प्रमाणपत्र कोर्सेस आणि प्लेसमेंट प्रक्रियेंची सुरुवात केली जाईल जेणेकरुन इलेक्ट्रीक व्हेईकल उद्योगासाठी योग्य प्रशिक्षित मनुष्यबळ निर्माण होईल.

६. धोरण अंमलबजावणीसाठी व्यवस्थापनाची चौकट :

उच्चधिकार समितीचे गठण:- राज्यस्तरावर या धोरणाच्या अंमलबजावणीचे संनियंत्रण करणे आणि आवश्यकतेनुसार कार्यपध्दती व नियमावली तयार करण्यासाठी एक उच्चाधिकार समिति गठण करण्यात येईल. सदर उच्चाधिकार समितीची रचना पुढील प्रमाणे असेल.

१) मुख्य सचिव - अध्यक्ष

२) अतिरिक्त मुख्य सचिव (उद्योग)- सदस्य

३) अतिरिक्त मुख्य सचिव (वित्त) - सदस्य

४) प्रधान सचिव (नगरविकास -१) - सदस्य

५) प्रधान सचिव (नियोजन) - सदस्य

६) प्रधान सचिव (कौशल्यविकास) - सदस्य

७) प्रधान सचिव (ऊर्जा) - सदस्य

८) प्रधान सचिव (नगरविकास२) - सदस्य

९) प्रधान सचिव (परिवहन) - सदस्य

१०) आयुक्त, बृहनमुंबई महानगरपालिका - सदस्य

११) राज्यातील इलेक्ट्रीक व्हेईकल उद्योगाचे दोन प्रतिनिधी

१२) विकास आयुक्त (उद्योग) - सदस्य सचिव

टिप:-उच्चाधिकार समिती कामकाजाच्या आवश्यकतेनुसार अन्य विभाग / संघटना / असोसिएशन अथवा व्यक्तीला बैठकीसाठी आमंत्रण देऊ शकते.

६.१ उच्चाधिकार समितीची सनद :

१) प्रस्तूत धोरणाच्या अनुषंगाने विविध विभागाचे शासन निर्णय / अधिसूचना /अधिनियमात सुधारणा इत्यादी बाबी विहित कालावधीत निर्गमित करण्याबाबत देखरेख व संनियंत्रण.

२) प्रस्तूत धोरणाच्या अनुषंगाने विविध विभागाचे कार्यान्वयन आदेश निर्गमित करणे व धोरणाच्या प्रभावी अंमलबजावणीसाठी विहीत कालावधी मध्ये उपाय योजना करणे.

३) धोरणाच्या अंमलबजावणी संदर्भात आंतरविभागीय समन्वय साधून समस्यांचा निपटारा करणे.

४) धोरणातील नमूद इलेक्ट्रीक व्हेईकल, इलेक्ट्रीक व्हेईकल सुटे भाग, चार्जींग स्टेशन व अन्य व्याख्यांच्या अन्वयार्थ लावणे त्यांचे पुर्नविलोकन करणे व आवश्यकतेनुरुप सुधारणा करणे.

५) या धोरणातील बेस्ट प्रॅक्टीसेसचा आढावा घेणे.

६) प्रस्तूत धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी उच्चाधिकार समिती दर ६ महिण्यांनी आढावा घेईल तसेच धोरणाच्या प्रभावी अंमलबजावणीसाठी धोरणात आवश्यक सुधारणा व अन्य उपाय योजना करेल.

७. धोरणाची वैधता -:

सदरचे धोरण शासन निर्णय निर्गमित झाल्यापासून पाच वर्षाकरीता वैध राहील .

****

Maharashtra’s Electric Vehicle Policy – 2018

1. Introduction

Electric Vehicle (EV) technology is considered globally to be the game changer in transportation sector. It offers advantages such as eco-friendliness, cheaper fuel-cost, lower maintenance expenses, energy efficient and increased safety. Global industry, governments and early movers have successfully demonstrated that EV is practical, sustainable, safe and affordable. United Nations (UN) aims to promote EV under its sustainable development agenda for 2030. Government of India (GoI) plans to make India an ‘electric vehicle nation’ by 2030.

Under the National Electric Mobility Mission Plan (NEMMP), GoI envisions 6 million electric and hybrid vehicles on India’s roads by 2020. Towards this purpose, Faster Adoption and Manufacturing of (Hybrid &) Electric Vehicles (FAME) has been launched by GoI, and it targets a saving of 120 million barrels of oil and 4 million tons of CO_2, and lowering of vehicular emissions by 1.3 percent by 2020, by promoting use of EV. FAME India scheme has four focus areas – technology development, demand creation, pilot projects, charging infrastructure. This scheme is proposed to be implemented over a period of 6 years, till 2020. The Phase-1 of the scheme was implemented from April, 2015 till March, 2017 with an approved outlay of Rs. 795 crore.

Based on the recent techno-economic developments in EV sector and the vision of GoI, a need was felt by Government of Maharashtra to formulate a policy for promotion of this sector in Maharashtra. Government of Maharashtra envisions to build Maharashtra as a model state in EV. Further, EV sector will create a huge opportunity for creation of jobs in manufacturing as well as service providing sectors.

2. Vision, Mission, Objectives and Targets

i. **Vision:** Maharashtra - a globally competitive state for Electric Vehicle and component manufacturing, and maximize adoption of EV in Maharashtra.

ii. **Mission:** To place Maharashtra amongst the most preferred investment destinations for global investors through promotional strategies combined with developing a competitive and sustainable investment environment, thereby making Maharashtra as one of the most favored economic magnet and center of attraction for EV.

iii. **Policy Objectives:**

a) To develop Maharashtra as the leader in EV manufacturing and use of EV.
b) To create newer employment opportunities.
c) To promote export of EV, components, battery and charging equipment’s.
d) To promote R&D, innovation and skill development in EV Sector.
e) To promote sustainable transport system.

iv. **Policy Targets:**

a) Increase number of EV registered in Maharashtra to 5 lacs.
b) To generate an investment of Rs.25,000 crores in EV, EV manufacturing and component manufacturing, battery manufacturing/assembly enterprises and charging infrastructure equipment manufacturing in the state.
c) To create jobs for 1,00,000 persons.

3. Strategic Drivers of the Policy

i. **Promotion of adoption of EV technology:** To increase the viability of EV by way of providing fiscal and non-fiscal incentives.

ii. **Promotion of creation of dedicated infrastructure for charging of EVs:** Through subsidization of investment.

iii. **Promotion of R&D and Innovation:** To promote the establishment of Research & Development Centers and Center of Excellence across the state.

4. Definitions

In the context of this Policy, the Electric vehicle sector consists of EV and component manufacturing, battery manufacturing/assembling, charging infrastructure, charging equipment manufacturing as defined below:

i) Electric vehicle (EV):

An electric vehicle or EV uses energy stored in its rechargeable batteries, which are recharged by common household electricity. An electric vehicle (EV) uses one or more electric motors for propulsion. Depending on the type of vehicle, motion may be provided by wheels or propellers driven by rotary motors, or in the case of tracked vehicles, by linear motors. EV includes industrial electric scooters, electric motorcycles, electric three wheelers, full-size electric cars, vans, buses and other electric passenger vehicles.

OR

As per Government of India Notification dated 16.09.2005 under Central Motor Vehicle Rule 1989 Rule no. 2(u) "Battery Operated Vehicle" means a vehicle adapted for use upon roads and powered exclusively by an electric motor whose traction energy is supplied exclusively by traction battery installed in the vehicle.

ii) EV Components:

Major components of EV include motor controller, electric engine (motor), regenerative braking, drive system and related parts/assemblies.

iii) EV Battery:

An electric-vehicle battery (EVB) or traction battery is a battery used to power the propulsion of battery electric vehicles (BEVs). Vehicle batteries are usually a secondary (rechargeable) battery. EV battery will not include Lead-acid batteries.

iv) EV Battery Components:

Battery pack designs for Electric Vehicles (EVs) incorporate a combination of several mechanical and electrical component systems which perform the basic required functions of the pack. Battery pack consists of many discrete cells connected in series and parallel to achieve the total voltage and current requirements of the pack. A battery comprises of smaller stacks called modules, which are placed into a single pack. Modules also incorporate cooling mechanisms, temperature monitors, other devices and Battery Management System (BMS).

v) EV Charging Station & Equipment:

An electric vehicle charging station, also called EV charging station, electric recharging point, charging point, charge point and EVSE (electric vehicle supply equipment), is an element in an infrastructure that supplies electric energy for the recharging of electric vehicles. The charging station equipment shall include charging posts, charging cabinets, fully automated charging stations integrated with power distribution equipment etc pertaining to fast charging stations only.

vi) EV Charging Infrastructure:

The policy envisages four type of charging facilities, viz.

a) Domestic user facility (individual)
b) Public charging facility (government facilities, bus depots, railway stations, fuel stations etc.)
c) Common charging facility (malls, residential building, educational institutions etc.)
d) Commercial charging facility (roadside, fuel stations etc.)

vii) Pioneer units:

Pioneer unit shall mean first two Mega projects in the State setup for manufacturing of EV, EV components & batteries. One Pioneer unit in EV/EV components & one in battery manufacturing sector will be considered separately in each category.

viii) Mega EV Enterprises:

a) Mega EV enterprise for A & B areas (as classified under Package scheme of Incentives in force) is a manufacturing enterprise defined in para 4(i), 4(ii), 4(iii) and 4(iv) above where fixed capital investment (FCI) on manufacturing facility is more than Rs. 250 crore or which creates direct employment for at least 500 persons.

b) Mega EV enterprise for C, D & D+ areas is a manufacturing enterprise where fixed capital investment (FCI) on manufacturing facility is minimum of Rs. 100 crore or which creates direct employment for at least 250 persons.

c) Ultra mega EV enterprises, is a manufacturing enterprise where fixed capital investment on manufacturing across state is 1500 crore which generates 3000 employment.

ix) Large EV Enterprises:

Large EV enterprise is an industrial enterprise where fixed capital investment (FCI) on plant and machinery for the manufacturing facility is from Rs. 10 crore to Mega project qualifying limit.

x) MSME EV Enterprises:

Definition of Micro, Small and Medium EV Enterprises shall be as defined in the MSMED Act 2006 of Government of India.

5. Incentives

A. Incentives for EV Manufacturing, EV Component Manufacturing and EV Battery Manufacturing/Assembly Enterprises, Manufacturers of Electrical Battery Chargers :

Following incentives will be admissible to EV Manufacturing, EV Component Manufacturing and EV Battery Manufacturing/Assembly Enterprises, Manufactures of Electric Battery Chargers. These incentives will be over and above the incentives under schemes of Government of India.

1. Incentives to Pioneer Units, Mega Units & Ultra Mega Units :-

The package of incentives to Pioneer Units, Mega Units & Ultra Mega Units manufacturing Electric vehicles shall be as per the 'Template'. The Package of Incentives can be modified with the recommendation of High Power Committee formed for Mega/Ultra Mega Projects approved by the cabinet sub-committee.

2. Incentives to MSME and Large units

Under the Electric Vehicle Policy-2018, throughout the state, manufacturing MSMEs and Large units will be eligible for incentives as per Package Scheme of Incentives(PSI) in force. However, eligible units in A & B zone (as defined under PSI) will be provided incentive as per those available in C zone. Other zones will be eligible for incentives at one scale higher. (Example: Unit in D zone will be eligible for incentives of D+ zone).

B. Incentives & assistance for EV Charging:

1. Across the state, the rate of Electrical power required for EV charging will be applicable as per location where the EV charging station will be installed (e.g. If the EV charging station is installed in the Mall, the rate applicable to the malls will be applicable, if it is in industrial area industrial rate will be applicable & if it is in the residential area then residential rate will be applicable).
2. Common charging points in residential areas, societies, bus depots, Public Parking areas, railway stations and fuel pumps etc. will be allowed. After the

receipt of application for setting up a charging point is received, the concerned planning authority & electricity supplying agency shall grant permission within 15 days. If permission is not received within 15 days, it will be deemed to be permitted.

3. Development Control Rules (DCR) of all local self-Government & Special Planning Authorities will be suitably modified to allow for setting up of common public charging facilities in parking areas of malls, residential properties & parking areas etc.

4. Petrol pumps will be allowed to setup charging station freely subject to charging station areas qualifying fire & safety standard norms of relevant authorities under relevant acts/rules.

5. Commercial public EV charging stations for 2 wheelers, 3 wheelers, cars and buses will be eligible for 25% capital subsidy on equipment/machinery (limited up to Rs. 10 lacs per station) for first 250 commercial public EV charging stations.
6. As per requirement facility of Robotic Battery Swapping Arm will be created at public bus stations.

C. Incentives & provisions for EV Buyer:

1. Incentives for only Battery Electric Vehicle (BEV).

2. Initially Government of Maharashtra to promote EV in public transport in six cities ie :- Mumbai, Pune, Aurangabad, Thane, Nagpur and Nashik.

3. First 1,000 EV private/public passenger bus buyer whose vehicles are registered in the state will be eligible for user subsidy over policy period of 5 years.

4. 10% subsidy for passenger buses registered in the State to private/public bus transport buyer, on base price (maximum limit of Rs. 20 lacs per vehicle) will be eligible to buyer. Subsidy will be transferred to buyer’s bank account within 3 months of purchase date.

5. First 1,00,000 EV (2 wheeler-70,000, 3 wheeler-20,000 and 4 wheeler-10,000 all categories combined) registered in the State, private transporter and individual buyer to get end user subsidy over policy period of 5 years.

6. 15% subsidy (maximum limit of Rs.5,000 for 2 wheeler, Rs. 12,000 for 3 wheeler, and Rs 1 lac for 4 wheeler) per vehicle to private transport and individual buyer for Electrical Vehicles registered in the State, on base price will be paid to buyer. Subsidy will be transferred to buyer’s bank account within 3 months of purchase date.

7. Exemption from road tax and registration fees for Electric Vehicles.

D. Promotion of R&D, Innovation and Skill Development in EV Sector:

i. Based on an assessment of feasibility and other details by the High Power committee, proposal will be prepared for the establishment of center of excellence and research and development centers, finishing schools and other employment oriented centers.

ii. The Maharashtra State Board of Technical Education (MSBTE), Maharashtra State Skill Development Society (MSSDS) and other agencies will institute training-based certification and placement programmes. They would collaborate with National Automotive Board (NAB) and other associations to understand their human resource requirements. Based on these requirements, a merit based, defined certification and placement procedure shall be instituted so that appropriate manpower is created for the EV industry.

6. Management Framework for Policy Implementation

A High Power Committee will be constituted at the state level to monitor the implementation of this Policy, and develop procedures and modalities where required. The composition of the High Power Committee will be as follows:

i) Chief Secretary – Chairperson
ii) Additional Chief Secretary (Industries) – Member
iii) Additional Chief Secretary (Finance) – Member
iv) Principal Secretary (Urban Development I) – Member
v) Principal Secretary (Planning) – Member
vi) Principal Secretary (Skill Development) – Member
vii) Principal Secretary (Energy) – Member
viii) Principal Secretary (Urban Development II) – Member
ix) Principal Secretary (Transport) – Member
x) Municipal Commissioner, MCGM – Member
xi) Two representatives from EV Industry – Invitee
xii) Development Commissioner (Industries) – Member Secretary

The High Power Committee may invite any Department/Organization/representative of Association or a person for its meeting as per need.

Charter of the High Power Committee:

i. Monitor and ensure timely release of relevant Orders / Government Resolutions / Government Notifications and amendments required.
ii. Approve the framework/modalities of implementation proposed by the committee in time bound manner.
iii. Bring about inter-departmental co-ordination in respect of matters related to this Policy.
iv. Review the definitions of EV, EV components, Battery and Charging Station or any other related definitions and approve the amendments as may be appropriate.
v. Review the best practices.

vi. The High Power Committee shall review the implementation and effectiveness of the policy every six months and corrective measures / changes / amendments if required shall be done.

7. Policy Validity :

The policy will be valid for Five years from the date of issue of relevant government resolution**.**

****